



Representantforslag nr. 27

(2007-2008)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud og Arne Sortevik

Dokument nr. 8:27 (2007-2008)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap for å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprusting og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge

Til Stortinget

BAKGRUNN

Mulighetsstudien om høyhastighetstog i Norge har i lang tid fått mye oppmerksomhet. Torsdag 1. november 2007 la en gruppe tyske eksperter frem en analyse. Naturinngrepene blir enorme og kostnadene formidable; henimot 300 mrd. kroner for de ulike linjer som er omtalt, og med maksimalhastighet på 250 km/t. Regnestykkene til de tyske ekspertene har for øvrig fått hard medfart av ulike økonomer. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete har også ettertrykkelig slått fast at mulig miljøeffekt av høyhastighetstog i Norge er svært beskjeden, og at dette prosjektet først og fremst må sees på som et samferdselsprosjekt.

I Stortingets spørretime 7. november 2007 sa statsråd Liv Signe Navarsete blant annet:

"Det er ei stor avgjerd om ein bestemmer seg for å byggje høgfarbane i Noreg. Det har ganske store konsekvensar både for eksisterande nett, som må avklarast, og sjølvsagt for traséar, for miljøkonsekvensar osv., ikkje minst dei økonomiske konsekvensane sjølvsagt. Dei står sjølvsagt fritt til å ta dette inn i debatten om klimameldinga, og der skal dei møtast konstruktivt frå Regjeringa. Men eg meiner at me treng litt meir tid og ein grundig diskusjon før me kan ta ei endeleg avgjerd om byggjeart.

Ein må her tenkje på kort og lang sikt. Det er ingen her som ser føre seg ein høgfarbane som er ferdigstilt innan 20 år."

Jernbaneverkets egen såkalte stamnettutredning, laget som innspill til kommende rullering av Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019, peker på at dagens jernbanenett har betydelige muligheter når det gjelder å øke produksjonen av så vel person- som godstransport, men at dagens jernbanenett trenger betydelig oppgradering og utvidelse for å få dette til. Stamnettutredningen peker på at det er nødvendig med investeringer i størrelsesorden 85-105 mrd. kroner i perioden frem mot 2040, altså et 30-års perspektiv. Tilbudsforbedring og tilhørende utvikling av infrastrukturen er basert på det en kan oppnå med hastigheter inntil 200 km/t. I forhold til mange av dagens strekninger vil dette være en formidabel forbedring. En oppgradert jernbane med betydelig kapasitetsøkning og hastighet opp til 200 km/t vil kunne gi store samfunnsøkonomiske fordeler.

For å oppnå suksess med modernisering av dagens jernbane er det viktig at utbyggingen foregår raskt og konsentrert om de banestrekninger hvor en ønsker å satse, og at en kommer raskt i gang.

Effektene av investeringene vil svekkes jo lengre dette trekkes ut i tid. For øvrig vil ikke slike tall for modernisering av nettet være statiske. Behovet vil kunne endre seg i takt med utviklingen av samfunnet.

Det er spesielt viktig å peke på at dagens jernbanenett nå har den samme vedlikeholdsmessige utfordring vi kjenner fra landets veinett; betydelig etterlep når det gjelder vedlikehold gjør at sikkerhet og regularitet er utsatt.

I Jernbaneverkets stamnettutredning heter det:

"Store deler av jernbanens anlegg har en høy gjennomsnittsalder, og Jernbaneverket står overfor store utfordringer i årene framover når det gjelder å

fornye anleggene etter hvert som tilstanden tilsier at de må skiftes ut. Jernbaneløstaket har tatt initiativ til å foreta analyser av fornyelsesbehovet fram mot 2040. De foreløpige resultatene av analysene viser at for å bringe fornyelsen mer i samsvar med anleggenes vurderede levealder vil behovet for fornyelse gradvis øke i årene framover sammenlignet med dagens nivå. Særlig i årene fra 2015 fram mot 2030 vil det oppstå et behov for å øke nivået betydelig."

Toget kan spille en viktig rolle på lengre lokale reiser og på mellomlange og lange relasjoner med stort befolkningsgrunnlag. Spesielt i hovedstadsområdet og rundt de andre største byene, regiontrafikk i det sentrale østlandsområdet og i noen grad lengre reiser mellom Oslo og de andre storbyene kan en effektivisering og oppgradering av dagens jernbane gi et effektivt, sikkert og miljøvennlig tilbud innenfor persontransport. Forslagsstillerne peker spesielt på behovet for sterkere samordning med jernbane når det arbeides med prosjekter og planer for utbygging av skinnebasert kollektivtrafikk i og rundt de andre storbyene.

Innen godstrafikken har toget fortrinn knyttet til transport av store godsmengder over lange avstander. Dette har gitt toget høye og økende markedsandeler på transporter mellom landsdelene. Mer gods på bane er viktig for å redusere tungtransporten over lange avstander som i dag går på stamvegnettet. For næringslivet er godstransport på bane, som et alternativ til vegtransport over lange avstander, viktig for økt konkurranse og reduserte transportkostnader. En konkurransedyktig jernbane forutsetter et raskt, pålitelig og høyfrekvent tilbud. For at jernbanen skal fylle sin rolle i en situasjon med sterk trafikkvekst og overbelastning av vegnettet, må togtrafikken øke vesentlig i forhold til dagens trafikkvolumer.

Forslagsstillerne har med stor interesse merket seg rapporten som nylig er utarbeidet av Econ om kostnader og effekt knyttet til flytting av gods fra vei til bane (Econ-rapport 2007-110). De samfunnsøkonomiske effektene av økt kapasitet for godstrafikk på jernbane er godt dokumentert, men vil kreve årlige investeringer i skinner og terminalkapasitet som ligger 50 pst. høyere enn i perioden 2004-2007. Samlet investering for et såkalt "basisalternativ" utgjør ca. 3,1 mrd. kroner. En slik satsing krever ikke bare økte bevilgninger; det krever avklart og forutsigbar finansiering.

Vurdering

På samme måte som innenfor veisektoren, gjelder for dagens jernbane at det er nødvendig med større økonomiske rammer og avklart finansiering for å sikre en raskere utbygging. På samme måte som innenfor veisektoren gjelder det for dagens jernbane at systemet med Nasjonal transportplan med ti års perspektiv, femårige handlingsprogrammer og årlig budsjett-

bevilgning over årlig utgiftsbasert statsbudsjett på ingen måte kan ivareta behovet for rask utbygging med avklart finansiering.

Etter forslagsstillerne mening, er budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg for 2008 når det gjelder jernbaneinvesteringer, dessverre svært illustrerende.

Forslagsstillerne peker spesielt på situasjonen for Vestfoldbanen; som er blant landets mest trafikkerte banestrekninger. Skinnegangen er fra forrige århundreskifte og gjennomsnittsfarten er 67 km/t. Samlet pendling ut av Vestfold er oppgitt til 14 000 pr. dag og inn og ut av BTV-regionen (Buskerud-Telemark-Vestfold) 45 000 pr. dag. Muligheten til en langt mer effektiv persontransport med jernbane er veldokumentert. Til den viktige dobbeltsporparsellen Barkåker-Tønsberg ble det i statsbudsjettet for 2007, avsatt tilstrekkelig planleggingsmidler til grunnerverv, planjustering og forberedelser. Alt er klart til fysisk byggestart i 2008, men ingen penger er avsatt til dette i forslaget til statsbudsjett for 2008. Forslagsstillerne har merket seg at samlet utbygging av prosjektene som inngår i en samlet modernisering av Vestfoldbanen vil kunne gjennomføres med betydelig lavere kostnader dersom samlet finansiering blir forpliktende avklart.

Flerårige investeringsprogrammer

Etter forslagsstillerne mening trengs det en systemmessig endring der investering behandles som investeringer med 40 års varighet og ikke som årlig utgift i årlig "budsjettkamp" med en rekke andre årlige utgiftsposter.

Det årlige statsbudsjettet bør derfor innrettes i to hoveddeler; et årlig utgiftsbudsjett og et flerårig investeringsbudsjett.

Finansieringsordningene for statlige infrastrukturinvesteringer bør endres i tråd med dette. Også organiseringen av statlig virksomhet innenfor samferdssektoren bør endres. Forslagsstillerne viser til et nylig fremmet forslag om opprettelse av et statlig veiselskap. I tråd med dette mener forslagsstillerne at dagens etat Jernbaneløstaket bør omdannes til et statlig selskap med mulighet for å ta opp langsiktige lån til sine investeringer.

Årlige investeringsbudsjetter bør omfatte dekning av renter og avdrag som et statlig selskap Jernbaneløstaket skal betale for å betjene sine statlige lån til jernbaneutbygging. Forslagsstillerne viser her også til tidligere forslag om å opprette et infrastrukturfond med øremerket avkastning for å få varig, sikker og forutsigbar finansiering av realinvesteringer i form av infrastrukturprosjekter.

Dersom det i første omgang velges en oppstartsløsning uten at utgifter og investeringer skilles i årlige og flerårige budsjetter, kan en modell med statlig selskap (SF eller statlig aksjeselskap) likevel brukes;

og da slik at årlige statsbudsjett omfatter nødvendige overføringer til selskapet for å dekke løpende forpliktelser til renter og avdrag.

Selskap med finansiering gjennom langsiktige lån

Jernbaneverket organisert som statlig selskap bør få sine lån fra den norske stat til lav rente. Tilbakebetalingstiden bør være lang; gjerne 40 år, slik det bl.a. er lagt til grunn i Econs rapport 2007-110 Gods fra vei til bane. Forslagsstillerne har merket seg at det i rapporten pekes på at den reelle levetiden for deler av anleggene vil være betydelig lengre. Det vil kunne innebære at årlig budsjettering for å dekke renter og avdrag, kan fordeles over flere år og at årlig beløp derved reduseres.

Et effektivt, sikkert og miljøvennlig jernbanenett som blir godt vedlikeholdt, vil altså vare lenge. Samtidig vil forslagsstillerne understreke at den samfunnsmessige effekten av en forbedring av jernbanenettet gjennom de neste 10-20 årene vil være svært stor. Forslagsstillerne mener kriteriene for å regne samfunnsøkonomisk nytte av store statlige infrastrukturinvesteringer, bør revideres. Forslagsstillerne mener nytten er undervurdert og at nytte regnet for alle de tre delene: effektivt jernbanenett, trafikkikkert jernbanenett og miljøvennlig jernbanenett samlet sett vil gi betydelig samfunnsøkonomisk gevinst. Forutsigbar og forpliktende avklart finansiering som gjør det mulig med forsert utbygging av store korridorer vil i tillegg gi redusert investeringskostnad; både gjennom stordriftsfordel på anleggene og gjennom økt deltagelse i anbudskonkurranse om slike anlegg fra utenlandske anleggsentreprenører.

Forslagsstillerne viser til at en løsning med egne statlige aksjeselskaper, finansiert med statslån, ble valgt da hovedflyplassen på Gardermoen, og Gardermobanen, ble bygget. Vårt naboland Sverige bruker modellen med finansiering av veibygging gjennom egne statslån uavhengig av årlige statsbudsjett. En organisering av Jernbaneverket som statlig selskap

eller statlig aksjeselskap vil gjøre det mulig med forsert og kontinuerlig modernisering av dagens jernbanenett i Norge, uavhengig av årlige statsbudsjetter og av øvrig planopplegg. Forslagsstillerne peker på at en ny selskapsform ikke nødvendigvis innebærer at Jernbaneverket selv må ha hovedoppgavene når det gjelder utbygging. Forslagsstillerne legger til grunn at omorganisering først og fremst bør skje for å sikre langsiktig og forutsigbar finansiering, raskere utbygging og derved også redusert prisnivå på store investeringer.

Forslagsstillerne legger til grunn at selskapsformen/selskapskonstruksjonen bør gjøres fleksibel med hensyn til statlig eierandel. Forslagsstillerne vil også understreke at en slik omorganisering ikke er i konflikt med eget partis ønske om å konkurransetsette vedlikehold og drift av jernbanenettet og å konkurransetsette driften av henholdsvis persontrafikk og godstrafikk med tog. Forslagsstillerne legger videre til grunn at Jernbaneverkets stamnettutredning legges til grunn for utbyggingen og at Regjeringen på egnet måte sikrer gode knutepunktsløsninger og samordning av persontrafikk-løsninger i de største byene.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

Stortinget ber Regjeringen organisere Jernbaneverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig jernbanenett i Norge, basert på dagens jernbanekonsept. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.

21. november 2007

